VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 109)
z dnia 5 lutego 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 109)

5 lutego 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– odpowiedź Prezesa Najwyższej Izby Kontroli na dezyderat nr 1 w sprawie nadzoru i kontroli Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zakresie przyznawania koncesji i sprawowania kontroli nad spółkami OLT Express sp. z o. o. oraz OLT Express Poland i OLT Express Regional;

– odpowiedź Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na dezyderat nr 3 skierowany do Prezesa Rady Ministrów w sprawie wdrożenia Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Piotr Ołowski** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Krzysztof Banaszek** prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Stanisław Jarosz** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Jan Urbaniak** główny specjalista w Departamencie Nadzoru Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, **Janusz Drohomirecki** przedstawiciel Szefostwa Ruchu Lotniczego Ministerstwa Obrony Narodowej, **Piotr Nalej** dyrektor Biura Handlowego Lotniska Chopina w Warszawie.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeżeli państwo pozwolicie, rozpoczniemy posiedzenie Komisji. W imieniu wszystkich pań i panów posłów witam bardzo serdecznie na dzisiejszym posiedzeniu pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza. Witam prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, pana Piotra Ołowskiego. Bardzo serdecznie witamy szefa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, pana Krzysztofa Banaszka, przedstawicieli Ministra Obrony Narodowej oraz pana Stanisława Jarosza – przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli. Bardzo serdecznie witam wszystkich tych, którzy przybyli na dzisiejsze posiedzenie.

Porządek państwo otrzymaliście w zawiadomieniu. W związku z tym, że zostały zgłoszone uwagi do terminu przekazania publikacji Białej Księgi posłom Komisji Infrastruktury proponowałbym, aby punkt drugi dzisiejszego posiedzenia – odpowiedź na dezyderat nr 2 Komisji, był rozpatrzony w innym terminie. Konsultowałem tę sprawę z członkami prezydium Komisji. Doszliśmy do wniosku, że jest to dokument wymagający przejrzenia i dokładnego zapoznania się z jego treścią. Taka jest propozycja prezydium. Sami państwo wiecie, że jest to materiał dosyć obszerny i zapoznanie się z jego treścią wymaga sporo czasu. A wczoraj państwo go otrzymaliście, przepraszam – dzisiaj został wam przekazany – więc potrzeba trochę czasu, aby w sposób odpowiedzialny zapoznać się z treścią tej publikacji.

Czy ze strony państwa posłów jest akceptacja? Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Myślę, że jest okazja, żeby jeszcze o tym powiedzieć po wystąpieniu przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli. Natomiast wnoszę o to, aby poczynić wszelkie starania, aby kiedy będziemy rozważali zapisy Białej Księgi,

był obecny pan minister Sławomir Nowak. Pan minister Sławomir Nowak był obecny na specjalnym, nadzwyczajnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury 28 sierpnia ubiegłego roku. I na tym posiedzeniu pan minister Sławomir Nowak odnosił się do pytań i wątpliwości, które powstały na posiedzeniach sierpniowym oraz wrześniowym przy okazji rozważania projektu dezyderatu zgłoszonego przez posłów sejmowej Komisji Infrastruktury. Osobiście chciałbym, a myślę, że nie jestem sam w tej opinii, usłyszeć odpowiedź pana ministra Sławomira Nowaka na pytania, które padły. Od czasu naszej debaty minęło już pół roku i chyba najwyższy czas, żeby pan minister Nowak, jak mówił wówczas, że dżentelmen jest zawsze, w każdym czasie i w każdym miejscu gotów do dyskusji i do odpowiedzi, żeby pan minister jak dżentelmen zjawił się na posiedzeniu naszej Komisji. Myślę, że dotrzyma słowa.

Wnoszę do pana przewodniczącego, aby poczynił wszelkie starania, aby pan minister Sławomir Nowak był obecny na posiedzeniu Komisji i abyśmy mogli kontynuować dyskusję. Jestem pewien, że pół roku, które dał sobie resort infrastruktury i które dały sobie niezależne instytucje, a więc także regulator, ale nie tylko, jest wystarczające, aby bardzo poważnie podejść do tej debaty. To jest mój postulat, który kieruję do pana przewodniczącego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że nie ma sprzeciwu wobec propozycji przeniesienia terminu rozpatrywania punktu drugiego zawartego w porządku dziennym w dniu dzisiejszym.

Przyjęliśmy porządek obrad.

Przechodzimy do rozpatrzenia odpowiedzi prezesa Najwyższej Izby Kontroli na dezyderat nr 1 Komisji w sprawie nadzoru i kontroli Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zakresie przyznawania koncesji i sprawowania kontroli nad spółkami OLT Express oraz OLT Express Poland i OLT Express Regional. Odpowiedź mamy przekazaną w materiale. Rozumiem, że wypowie się pan Stanisław Jarosz. Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Stanisław Jarosz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zgodnie z odpowiedzią udzieloną pani marszałek, Najwyższa Izba Kontroli prowadzi teraz kontrolę w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Kontrola dotyczy trzech spółek, dokumentów wydawanych na rzecz spółek OLT Express oraz OLT Poland i OLT Regional. Kontrola będzie trwała jeszcze około jednego miesiąca; według naszej oceny będzie trwała gdzieś do 15 marca, ponieważ obok badania podstawowych dokumentów, musimy się również odnieść do pewnych wyników kontroli wewnętrznej ministra. Nasi kontrolerzy weszli w posiadanie tych dokumentów w trakcie kontroli. Po tym okresie Najwyższa Izba Kontroli będzie w stanie się wypowiedzieć co do tego obszaru czy do tych pytań, które zostały postawione przez Komisję w kwestii tych trzech spółek.

W konsekwencji kontroli czy też w związku z państwa dezyderatem, Kolegium Najwyższej Izby Kontroli wprowadziło do planu bieżącego roku szeroką kontrolę dokumentów uprawniających do działalności w lotnictwie cywilnym wydawanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Kontrola ta będzie realizowana począwszy od czerwca tego roku i będzie dotyczyć już trochę szerszego zakresu podmiotów, mianowicie, będziemy kontrolować zarówno Urząd Lotnictwa Cywilnego, jak i Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, główne porty lotnicze oraz przewoźników lotniczych. Przewidujemy, że kontrola będzie miała miejsce w głównych portach lotniczych, zaczynając od Warszawy, Gdańska, Katowic, Krakowa, Bydgoszczy, Poznania i Wrocławia. Kontrola da nam z kolei odpowiedź na pytania, które nie są bezpośrednio związane, nazwijmy to umownie, ze sprawą OLT, ale z różnymi dokumentami i certyfikatami wydawanymi w Polsce przez Urząd Lotnictwa Cywilnego i które uprawniają do działalności w systemie lotnictwa cywilnego. Dopiero te dwie kontrole razem zamkną szerszy zakres problemów, który chcemy pokazać w informacji o wynikach kontroli.

Reasumując, za miesiąc zakończymy badania tego co państwo oczekiwali w dezyderacie nr 1. Wtedy przedstawimy państwu wyniki kontroli. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo; czy ktoś z państwa posłów czy naszych gości chciałby się ustosunkować do wypowiedzi przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli? Proszę, panie prezesie.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Ołowski:

Panie ministrze, panie przewodniczący, bardzo krótko. Chciałbym bardzo serdecznie podziękować za kontrolę, która jest przeprowadzana. Chcę powiedzieć, że jako nowy prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz z kierownictwem Urzędu bardzo wysoko cenimy sobie tę kontrolę. Pozwala nam ona na dokonywanie zmian w strukturze i w regulaminie Urzędu Lotnictwa Cywilnego tak, aby funkcjonowanie Urzędu jeszcze bardziej odpowiadało wymaganiom rynku i naszym interesom. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Nie ma już zgłoszeń? Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Mam pytanie do pana dyrektora. Panie dyrektorze, czy państwo prowadzicie także badania relacji w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej? Czy tylko i wyłącznie badaniem objęty jest Urząd Lotnictwa Cywilnego w zakresie otrzymania koncesji dla OLT Express i innych spółek OLT? Czy państwo także prowadzą badania działań Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu NIK Stanisław Jarosz:

Szanowny panie pośle, zgodnie z procedurą NIK-owską, w sytuacji kiedy powstają problemy czy wątpliwości w trakcie kontrolowania Urzędu Lotnictwa Cywilnego, kontroler występuje do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o odpowiedzi na pytania związane z nadzorem nad Urzędem. Kontrola się toczy w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, ale w trybie art. 29 jest możliwe pozyskiwanie dokumentów i stanowisk ministra w kwestiach, w których byłyby wątpliwości w momencie kontroli procesu wydawania koncesji dla spółek, o których była mowa w dezyderacie Komisji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie dyrektorze, pragnę przypomnieć zapis drugiego akapitu dezyderatu nr 1 Komisji. Zacytuję go: „Po wysłuchaniu informacji oraz po dyskusji, wobec zgłoszonych wątpliwości, Komisja wnosi o zbadanie, czy właściwe organy nadzoru lotów komercyjnych tj. Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a także Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dopełniły wszelkich starań przy przydzielaniu w.w. przewoźnikom koncesji na wykonywanie przewozu lotniczego, a także czy zgodnie z obowiązującymi przepisami właściwie pełniły nad nimi kontrolę i nadzór w całym zakresie kompetencji urzędów”.

Jak pamiętam, intencją Komisji Infrastruktury było objęcie badaniem nie tylko postępowania i procedur prowadzonych w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, ale także działania ministra transportu…

Przepraszam, panie ministrze. Czy możemy sobie dać szansę na to, żeby mówić po kolei, czy musimy mówić razem?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Przepraszam bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Otóż wydaje się, że badanie procedur i wszystkich decyzji podjętych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, z wyłączeniem ministra transportu, absolutnie nie dopełni nam obrazu rzeczywistości z czasów, kiedy spółki OLT uzyskiwały potwierdzenie czyli

przedłużenie koncesji na transport lotniczy i na przewóz komercyjny pasażerów w polskim obszarze lotniczym. Panie dyrektorze, wydaje się, że doszło do sporego nieporozumienia, ponieważ uważamy i wszystko wskazuje na to i czas potwierdza, że istotnym czynnikiem albo inaczej – istotne zaniedbania ze strony ministra transportu i jego urzędników przyczyniły się do wybuchu tej afery, z jaką mieliśmy do czynienia w ubiegłym roku. Chodzi o upadek OLT Express, o straty finansowe tysięcy klientów, którzy wykupili bilety w tej linii lotniczej. Chodzi wreszcie o skutki, które zapewne odczuł LOT, o których jeszcze dzisiaj nie wiemy, bo także wnosiliśmy o informacje o tym jakie były skutki działalności spółek OLT Express i innych spółek OLT dla działalności PLL LOT SA. Wydaje się, że zaniedbania ministra transportu miały w tym wszystkim ogromne znaczenie. Tłumaczenia pana ministra Nowaka absolutnie w niczym nie przekonują, ponieważ trudno uwierzyć, że minister transportu nie miał nic wspólnego z decyzjami, które zapadały – albo inaczej – że nic nie wiedział o decyzjach, które zapadają w czasie kiedy Urząd Lotnictwa Cywilnego nie posiada prezesa. Przypomnę, taka sytuacja była, o ile dobrze pamiętam, od stycznia 2012 r.

Tak że, panie dyrektorze, objęcie tylko i wyłącznie badaniem procedur Urzędu Lotnictwa Cywilnego, aczkolwiek istotne, praktycznie rzecz biorąc, jeszcze raz powtarzam, nie daje nam całego obrazu tych zdarzeń, bo to nie kto inny jak minister Sławomir Nowak, szef resortu transportu oraz jego zastępcy, mieli świadomość skutków działania spółki OLT Express w polskim obszarze transportu lotniczego. Mało tego, minister właściwy do spraw transportu nie mógł być pozbawiony wiedzy na temat braków… – albo inaczej – na temat wątpliwych procedur finansowania spółek OLT.

Minister właściwy do spraw transportu musiał mieć wiedzę na temat stanu finansów spółki Amber Gold, bo przecież spółka Amber Gold była przywołana we wniosku spółek OLT Express jako instytucja, która finansuje działania przewoźnika lotniczego. Wskazanie na źródła finansowania jest istotnym elementem, który decyduje o tym, że spółka może otrzymać przedłużenie koncesji czy koncesję na przewóz osób. Wątpliwa sytuacja instytucji finansowych, przywołanych jako tych, które finansują działanie przewoźnika, powinna być powodem, dla którego minister transportu powinien reagować, a nie reagował. Zaś to, o czym powiedziałem wcześniej, życie pokazało, że jednak nie jest wcale tak różowo. Świadczy o tym chociażby fakt, że dzisiaj otrzymaliśmy Białą Księgę, co do której pan minister Sławomir Nowak na posiedzeniach Komisji i sierpniowym, i wrześniowym, w ubiegłym roku na posiedzeniach Komisji Infrastruktury mówił, że z tym raportem nie będzie żadnego problemu. Obecny tutaj wiceminister transportu, pan Tadeusz Jarmuziewicz, w pierwszej połowie września ubiegłego roku stwierdził, że Biała Księga co prawda wymaga jeszcze uzupełnienia, cytuję, ale powiedział też, że Biała Księga powinna być gotowa na następne posiedzenie Sejmu. Tych następnych posiedzeń Sejmu było już kilkanaście i finał jest taki, że państwo, że zgodnie z tym co onegdaj powiedział arcybiskup Dydycz, rząd traktuje parlament, a szczególnie opozycję, jak chłystków, bo tak to po prostu jest. Państwo sobie urządzacie kpiny, pomimo tego, że po wielokroć upominaliśmy się o te dokumenty. Te dokumenty przez pół roku do Sejmu nie dotarły, a kiedy już dotarły, to dajecie nam pięć godzin na to, żeby dokument o objętości 172 stron czynić przedmiotem debaty na posiedzeniu Komisji sejmowej, wyciągnąć z niego wnioski, ocenić go, ocenić działania nie tylko Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ale działania ministra. Otóż, należałoby poszerzyć obszar traktowania przez rząd nie tylko opozycji. Państwo w ten sposób traktujecie polskie społeczeństwo, czy tego chcecie, czy nie chcecie. Polskie społeczeństwo traktujecie jak chłystków, pomimo dużego zainteresowania i prób dociekania, co było przyczyną gigantycznej afery w transporcie lotniczym.

Przypomnę historię, kiedy prominentni politycy Platformy Obywatelskiej na powrozach ciągali samoloty OLT Express, kiedy tworzyliście jedną rodzinę z człowiekiem, który miał wiele postępowań karnych, niektóre zakończone prawomocnym wyrokiem za przestępstwa umyślne. Już pominę wszystkie inne kwestie, które były waszym udziałem w pierwszej połowie 2012 roku. Ale to robicie od lipca… Zwracam się przede wszystkim do rządu. To co robicie państwo od lipca ubiegłego roku, to jest właśnie traktowanie polskiego społeczeństwa jak chłystków. To co zrobiliście dzisiaj, panie ministrze, czego dopuściliście się dzisiaj świadczy o tym, że jesteście arogantami. Jesteście niewychowa-

nymi, niekulturalnymi arogantami. Uważam, że uwłacza to powadze Sejmu, uwłacza to powadze każdego z posłów. I bardziej boli to, że i pan, i pański szef także jesteście posłami. Świadczy to o tym jak szanujecie mandat poselski. Nie można tego nijak nie określić, jak po prostu takie pospolite cwaniactwo polityczne. Liczycie na to, że pół roku po terminie kiedy Biała Księga miała być opublikowana, dzisiaj, we wtorkowe popołudnie, przed posiedzeniem Sejmu, zbierze się komisja w niepełnym składzie, pochyli się nad dokumentem, być może ktoś o coś zapyta, być może nie i mamy kolejną sprawę zamiecioną pod dywan, a Najwyższa Izba Kontroli przeprowadzi badanie procedur Urzędu Lotnictwa Cywilnego i mamy temat zamknięty.

Tak jak traktujecie ten problem, tak traktujecie państwo. I może pan minister za chwilę powiedzieć i oczywiście obrażona część koalicji rządzącej, że to kolejne wystąpienie polityczne na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Każdy ma do tego prawo. Na pewno część posłów w tym Sejmie, a myślę że i cała nasza Komisja, nie pozwoli traktować się jak polityczne słupy. Nie chcę nikogo deprecjonować, ale zmuszacie państwo, czy chcecie zmusić niektórych posłów, do tego aby byli takimi politycznymi słupami, żeby udawali, że są posłami, a wy żebyście udawali, że chcecie z tymi parlamentarzystami prowadzić dialog i dysputę.

Dlatego też, panie przewodniczący, wnioskowałem na wstępie, w trakcie rozpoczęcia posiedzenia Komisji Infrastruktury, o to, aby pierwszy z dżentelmenów, który stara się pudrem i brylantyną całą sprawę gdzie zamarkować, żeby był obecny na drugiej części posiedzenia Komisji Infrastruktury. W trakcie tego posiedzenia będziemy rozpatrywali informacje zawarte w Białej Księdze.

A do pana dyrektora, panie dyrektorze, zwracam się z apelem, żeby Najwyższa Izba Kontroli wypełniła wolę zawartą w dezyderacie nr 1 Komisji Infrastruktury, i nie tylko w sytuacji nadzwyczajnej, kiedy będzie taka potrzeba, aby były badane relacje pomiędzy regulatorem czyli Urzędem Lotnictwa Cywilnego a ministrem transportu, ale żebyście państwo w pełni, na ile to jest możliwe, a nie widać powodów, dla których to byłoby niemożliwe, zbadali proces przyznawania koncesji. Ten rak toczy od dawna, od ostatnich kilku lat, cały obszar transportu lotniczego. Nie tylko zresztą ten obszar, ale dzisiaj mówimy o transporcie lotniczym. Dzisiaj mówimy o kolejnych milionach i miliardach, które być może trzeba będzie przekazać przewoźnikowi. Tylko w takiej atmosferze, w atmosferze politycznego cwaniactwa, każda z tych decyzji będzie marnowaniem publicznego grosza. Po prostu to się musi skończyć.

Prywatnie, przepraszam, osobiście gratuluję, panie ministrze, że tak budujecie markę i tak budujecie image ministra transportu, bo w końcu wasze działania czy prezesa PKP czy wiceministra odpowiedzialnego za kolej, wiceministra odpowiedzialnego za sprawy transportu lotniczego, to one budują wizerunek ministra Sławomira Nowaka. Myślę, że osobiście powinien wam za to podziękować, ale to jest kwestia uznaniowa, więc zapewne minister Nowak odpowiednie wnioski z tego wyciągnie i co najmniej podziękuje za tworzenie takiego dobrego wizerunku ministra transportu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, chciałbym tylko przypomnieć, bo po wypowiedzi pana przewodniczącego Adamczyka mogliśmy zapomnieć, że jesteśmy w punkcie pierwszym porządku obrad, który dotyczy rozpatrzenia odpowiedzi prezesa Najwyższej Izby Kontroli. I prosiłbym, żeby się tego trzymać. Dlatego wolałbym oddać tylko głos panu dyrektorowi Jaroszowi. Natomiast pewne uwagi, które zostały zawarte w wypowiedzi pana przewodniczącego Adamczyka czy na pewne uwagi zawarte w tej wypowiedzi, może spokojnie odpowiedzieć w punkcie następnym, gdzie jest informacja ministra transportu. Tak będzie lepiej. Proszę bardzo.

Dyrektor departamentu NIK Stanisław Jarosz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zgodnie z odpowiedzią, której udzielił pani marszałek pan prezes Jezierski, sytuacja wygląda następująco. Kontrola, która się w tej chwili toczy, jest kontrolą rozpoznawczą i dotyczy tych trzech spółek i jest prowadzona w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Jeżeli zaistnieje potrzeba, kontrolerzy zadadzą pytania służbom ministra. Natomiast konsekwencją tego jest uchwalenie w planie pracy

Najwyższej Izby Kontroli przeprowadzenie kontroli obejmującej również ministra i, jak powiedziałem, porty lotnicze. Kontrola ta rozpocznie się 1 czerwca i obejmie różne certyfikaty i uprawnienia, w tym również te, które były badane wcześniej w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Jak rozumiem, wtedy będzie możliwość całościowej oceny nadzoru ministra transportu nad Urzędem Lotnictwa Cywilnego.

Taką koncepcję przyjęło Kolegium Najwyższej Izby Kontroli i ja przedstawiam państwu to stanowisko, które być może budzi pewne niezadowolenie z punktu widzenia nie skontrolowania tylko tej jednej, konkretnej sprawy od razu również w ministerstwie. Natomiast Najwyższa Izba Kontroli bada systemowo pewne obszary. Wiem, że te trzy sprawy budziły największe zainteresowanie. Stąd weszliśmy do Urzędu Lotnictwa Cywilnego, żeby nie tylko to zbadać, ale i na tej podstawie też trochę się nauczyć, jako kontrolerzy, jak później skontrolować całość i również jak ocenić działalność ministra transportu w stosunku do szefa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zakresie realizacji wszystkich dokumentów, które uprawniają do działania w różnych obszarach lotnictwa cywilnego. Podniesione kwestie odnośnie do warunków, jakie musi spełnić przewoźnik, aby dostać koncesję, a więc wszystkie kwestie ekonomiczne, mają być badane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w procesie wydawania certyfikatu. I to chcemy stwierdzić w tej kontroli.

To jest moje stanowisko. Jeżeli jest ono niewystarczające, to musiałby już szerzej wypowiadać się pan prezes. Ja zostałem dzisiaj upoważniony do wystąpienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy w tej sprawie ktoś z pań i panów posłów chciał zabrać głos? Rozumiem, że wyczerpaliśmy wszystkie zgłoszenia.

Na tym zamknęliśmy punkt pierwszy porządku posiedzenia. Myślę, że nie mamy uwag wobec treści odpowiedzi pana prezesa. W zasadzie dyskusja merytoryczna nad materiałem, który nam przedstawi Najwyższa Izba Kontroli po prostu jest jeszcze przed nami, więc rozumiem, że przyjmujemy wyjaśnienia pana dyrektora i czekamy na właściwy materiał.

Ze strony pań i panów posłów jest akceptacja co do mojej propozycji? Jest. Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, pozwolę sobie jeszcze raz zwrócić się z apelem do pana dyrektora. Przekazując panu prezesowi Najwyższej Izby Kontroli relację z dzisiejszego posiedzenia Komisji Infrastruktury, aby ponownie wskazał na treść drugiego akapitu zapisu dezyderatu nr 1 Komisji. Aby potraktować badanie zgodnie z intencją Komisji Infrastruktury. Na tym etapie nie możemy oczywiście więcej oczekiwać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do punktu trzeciego – rozpatrzenie odpowiedzi Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na dezyderat nr 3 skierowany do prezesa Rady Ministrów w sprawie wdrożenia Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.

Chciałbym też powiedzieć, że dezyderat nr 1 skierowany do prezesa Najwyższej Izby Kontroli, został uchwalony na posiedzeniu Komisji w dniu 26 września ubiegłego roku, podobnie jak dezyderat nr 2, który dotyczył tak zwanej Białej Księgi. Natomiast omawiany dezyderat nr 3 został przyjęty przez Komisję na posiedzeniu w dniu 5 grudnia 2012 roku. Jakby odnosząc się do wypowiedzi pana przewodniczącego Adamczyka, pewnie byłoby dobrze, żeby dokumenty były przygotowywane zdecydowanie szybciej. Bardziej nam oczywiście zależy na tym i to powinno być jakby pierwszą przesłanką do opracowywanych dokumentów, żeby one były po prostu solidne, miały właściwą zawartość merytoryczną i były po prostu dokumentami pełnymi. Białą Księgę już mamy, przyjęliśmy dzisiaj wszyscy zgodnie, że ze względu na czas, który potrzebują wszyscy posłowie, nie powinniśmy dzisiaj tego dokumentu rozpatrywać. Wszyscy mieli mało czasu, żeby się z nim zapoznać. Ale ten dokument już jest mimo opóźnienia. Celowo podałem datę kiedy dezyderat nr 3 był uchwalony. Biała Księga już jest.

Można powiedzieć tak: jest zresztą rzeczą naturalną, przynajmniej dla mnie, że resort i rząd działa szybciej niż Najwyższa Izba Kontroli, bo jest normalne, że takie muszą być działania rządu, żeby Najwyższa Izba Kontroli mogła je ocenić. Mamy Białą Księgę, którą miał przygotować resort. Czekamy na dokument Najwyższej Izby Kontroli, o tym też dowiedzieliśmy się w tym momencie, a wcześniej z materiału Prezesa NIK. Myślę, że dyskusja przy Białej Księdze czy nad Białą Księgą pokaże nam i pozwoli ocenić ten materiał. Uważam, że jest to materiał dobry, pełny i który też pewnie, co powiedział pan dyrektor Jarosz, pomoże Najwyższej Izbie Kontroli prowadzić kontrolę w obszarze, o który zwracaliśmy się w dezyderacie. Pokazuje bowiem pewien sposób funkcjonowania wszystkich spraw związanych z wydawaniem koncesji w instytucjach podległych resortowi transportu.

W takim razie, panie ministrze, prosimy o krótką wypowiedź.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Zaraz poproszę o pomoc autora programu, natomiast powiem państwu poza dyskusją – myślę, że ze względu na stopień zaawansowania prac nad programem, projekt będzie gotowy przed wakacjami. Dyskusję budzi charakter dokumentu, czy to ma być uchwała Rady Ministrów, jak państwo sugerujecie w dezyderacie, czy też może skierować to do Sejmu. Na dzień dzisiejszy to będzie prawdopodobnie miało rangę uchwały Rady Ministrów. Proponujemy rozważenie przyjęcia uchwały Rady Ministrów w sprawie ścisłej współpracy następujących resortów przy opracowywaniu i wdrożeniu Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym. I tak:

– Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej – w obszarze zwierzchnictwa nad Urzędem Lotnictwa Cywilnego, Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych i Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze, bo taki mamy system prawny;

– Ministerstwo Sprawiedliwości – w obszarze kultury bezpieczeństwa;

– Ministerstwo Obrony Narodowej – w obszarze wspólnej przestrzeni powietrznej lotnictwa cywilnego i wojskowego, Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (patrzę w stronę przedstawicieli Urzędu Lotnictwa Cywilnego i współpracy tej Komisji z Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych);

– Ministerstwo Spraw Wewnętrznych – w obszarze wspólnej przestrzeni lotniczej i lotnictwa służb porządku publicznego;

– Ministerstwo Spraw Zagranicznych – w obszarze relacji z organizacjami międzynarodowymi i umowy bilateralne z innymi państwami (nie chcę państwa epatować całą listą tych organizacji, na której jest i ICAO i Komisja Europejska);

– Ministerstwo Środowiska – w obszarze hałasu i emisji, lotnisk i innej infrastruktury lotniczej (tu mam chyba nie najlepsze wiadomości, bo w obszarze ochrony przed hałasem przyjdzie nam się prawdopodobnie w najbliższych miesiącach zmierzyć z paskudnymi inicjatywami, jakie mają miejsce w Brukseli);

– Ministerstwo Zdrowia – w obszarze współpracy z Lotniczym Pogotowiem Ratunkowym;

– Ministerstwo Skarbu Państwa – w obszarze sprawowanego nadzoru właścicielskiego nad PLL LOT, Eurolot, LS Airport Services;

– Ministerstwo Finansów – w obszarze zapewnienia finansowania całego Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym;

– Ministerstwo Gospodarki – w obszarze regulacji gospodarczych, nadzoru nad Instytutem Lotnictwa;

– Ministerstwo Szkolnictwa Wyższego – w obszarze uczelni kształcących na kierunkach lotniczych.

Mówię o ramowych zasadach co powinien ten program zawierać. Natomiast to co państwo dostaniecie do ręki za kilka miesięcy (skoro mamy luty, a jest deklaracja przed wakacjami, to są 3–4 miesiące), to powinno zawierać jedenaście punktów, które państwu przed chwilą przedstawiłem. Jeżeli wymaga to bardziej szczegółowego komentarza – prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest do dyspozycji pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Prosimy pana prezesa, proszę.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Ołowski:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni posłowie, proszę państwa, chciałbym wypowiedzieć się tak najogólniej. Jeżeli będą pytania bardziej szczegółowe, oczywiście do nich się odniosę.

Jeżeli chodzi o Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym, jest on w fazie projektu. Tak jest w zasadzie od początku, a więc od przekazania nam dezyderatu Komisji. Bardzo serdecznie za niego dziękuję z kilku powodów. Przede wszystkim w dezyderacie została zwrócona uwaga na finansowanie funkcjonowania tego programu. Po drugie – dziękuję za troskę za bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym. Dlaczego? Pozwoliło mi to dokonać pewnych zmian w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. W Urzędzie został powołany nowy Wydział Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie. Jest to na wzór regulacji europejskich. Zostały również dokonane pewne zmiany personalne. O tyle jest to istotne, iż pozwala mi to w tej chwili normalnie pracować nad Krajowym Programem Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.

Pojawiły się jednak istotne okoliczności, na które nie mamy wpływu, mianowicie uregulowania europejskie, jak również to, że na kolejne trzy lata został odnowiony Europejski Program Lotnictwa Cywilnego. Jakie to ma znaczenie? Otóż, za kilka miesięcy pojawią się szczegółowe uregulowania prawne dotyczące raportowania. Chcąc, aby Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym był komplementarny i odpowiedni do przepisów Unii Europejskiej, musimy w tym programie zawrzeć wszystkie kwestie dotyczące raportowania. Skutki są takie, już jesteśmy w trakcie uzgadniania z Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze, która pozwala na realizację rozporządzenia Unii Europejskiej nr 996 z 2010 roku w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im. Oznacza to wyjęcie z nowelizacji całej części dotyczącej raportowania. Tak naprawdę w projekcie nowelizacji ustawy przygotowywanym obecnie w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej pozostanie tylko kwestia badania wypadków lotniczych i pomoc ofiarom wypadków. Jak powiedziałem – przyjmuję raportowanie na siebie, tj. na Urząd Lotnictwa Cywilnego, ale raportowanie musi się znaleźć w Krajowym Programie Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.

Zgodnie z terminem, który wyznaczają nam między innymi zalecenia organizacji międzynarodowego lotnictwa cywilnego, jest to listopad tego roku, nie widzę żadnych przeszkód, żeby nowy Krajowy Program zawierający wszystkie elementy dotyczące raportowania, był gotowy w terminie. Planujemy przekazanie projektu już do najbliższych wakacji.

Jeżeli państwo mają jakieś szczegółowe pytania, to bardzo o nie proszę. Chciałbym jeszcze dodać, że Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym jest ujęty w dokumencie rządowym pn. Strategia rozwoju transportu do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku, w dziale dotyczącym lotnictwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Czy mamy zgłoszenia ze strony pań lub panów posłów? Skoro nie ma zgłoszeń ze strony państwa posłów, czy może są zgłoszenia ze strony naszych gości? Rozumiem, że nie ma zgłoszeń, nie ma uwag. Są? Tak? Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, nie chciałbym zdominować dyskusji. Uważam jednak, że powinno być zadane jedno z zasadniczych pytań. Uwagę tę kieruję do prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Panie prezesie, czy w projektowanym Krajowym Programie uwzględniliście państwo procedury, które nie dopuszczą do sytuacji, która miała miejsce jeszcze w ubiegłym roku. Kiedy mówimy o programie, sięgamy cały czas pamięcią do tej wielowątkowej zresztą afery OLT Express. To nie jest tak, żeby ktoś powiedział, że opozycja się uczepiła i atakuje rząd. Cała historia z przewoźnikami OLT Express jest o wiele głębsza niż by nam się mogło wydawać.

O co chciałem zapytać? O to, czy zostanie uszczelniony, a może już został, dostęp do szczególnie chronionych obszarów na lotniskach? Czy będziecie to badali? Nie wiem czy to jest kompetencja Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Zapewne w jakiejś mierze – tak. Czy będziecie starali się nie dopuścić do tego, żeby osoby karane, a więc te osoby, które nie powinny uzyskiwać szczególnych certyfikatów, pozwalających na dostęp do obszarów szczególnych, żeby te osoby po prostu takiego dostępu nie otrzymały, bo przecież jeszcze w ubiegłym roku, jak nie przymierzając w Ameryce Środkowej, na naszych lotniskach takie osoby z przeszłością kryminalną miały pełny dostęp do stref szczególnie chronionych i to właśnie w związku z funkcjonowaniem przewoźników, którzy w tak dramatyczny sposób padli.

Przypominam pytanie pana posła Jerzego Polaczka czy raczej część uzasadnienia wygłoszonego w imieniu wnioskodawców na nadzwyczajnym posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury pod koniec sierpnia ubiegłego roku. Było to bodajże 28 sierpnia. Wtedy pan poseł Jerzy Polaczek zwracał uwagę na zjawiska i zdarzenia, które miały miejsce w polskich portach lotniczych. Zresztą to było powodem późniejszych domysłów, czy aby też nie chodziło o to, że przewoźnicy lotniczy, którzy upadli w związku z tymi całymi historiami ubiegłorocznymi, być może trudnili się przewozem osób czy materiałów niedozwolonych.

Pytanie brzmi, na ile procedury przygotowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego zabezpieczą nas na przyszłość przed takimi przypadkami, być może także dzisiaj, bo nie do końca jesteśmy pewni czy system jest szczelny? Pod takim nadzorem i przy takim rozszczelnieniu, jakie miało miejsce w ubiegłym roku, można zakładać, że system w dalszym ciągu jest taki jaki był, a być może lekko tylko poprawiony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę bardzo. Czy są jeszcze inne zgłoszenia? Rozumiem, że nie ma. Na tym zamykam dyskusję. Proszę, panie prezesie.

Prezes ULC Piotr Ołowski:

Panie przewodniczący, pan był uprzejmy zwrócić uwagę na dwie różne kwestie. Pierwsza dotyczyła przewoźników w odniesieniu do tego co się stało w ubiegłym roku, a więc do OLT Express Regional i OLT Express Poland. Chcę zwrócić uwagę, że tak naprawdę, to nie tylko polskie przepisy to regulują, ale również rozporządzenie europejskie 1008 z 2008 roku. Tam jest jasno powiedziane jakimi przepisami powinien kierować się prezes, jakie są procedury i co *de facto* należy robić w procesie koncesjonowania, zawieszania czy cofania koncesji, jakie są instrumenty, jakie są terminy.

Oczywiście, mogę w tej chwili to wszystko wytłumaczyć, ale myślę, że po przeczytaniu Białej Księgi pewne fakty staną się bardziej widoczne i bardziej zrozumiałe. Chciałbym nawet powiedzieć, że program naprawczy, który został zalecony przez pana ministra i który został wprowadzony w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, oznacza m.in. nowe procedury i nowe wzory pism. Tak naprawdę nie znajduję w tej chwili możliwości błędnej oceny tych zdarzeń, jeśli chodzi o procedowanie przez urzędników Urzędu Lotnictwa Cywilnego. To są przepisy, którymi naprawdę jestem związany.

Powiem tylko hasłowo, powiem jedno istotne zdanie. Nie wydawaliśmy nowych koncesji dla OLT Express i dla OLT Regional. Przepisy o tym mówią wyraźnie. To nie były nowe koncesje, to były zmiany kapitałowe. To jest już inna kwestia, czy dostaje na czas z KRS, czy z KRK.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie wracajmy już do tego tematu, panie prezesie, bo to już jest osobny wątek.

Prezes ULC Piotr Ołowski:

Ale zostałem przywołany… Dobrze. Jeżeli chodzi o lotniska, to co mówiłem dzisiaj, to mówiłem o Krajowym Programie Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym, to jest *safety*, czyli bezpieczeństwo, natomiast pan przewodniczący był uprzejmy zapytać o *security*, czyli ochronę, która nie będzie wchodziła w program bezpieczeństwa. Krajowy Program Bezpieczeństwie w Lotnictwie Cywilnym to jest tak naprawdę to, co w tej chwili się tworzy w Europie, co tworzy się w sensie praktycznym. Mamy problem z tym, aby wymu-

sić czy poprosić w jakiś sposób przewoźników, pilotów czy kontrolerów lotów do systemu dobrowolnego raportowania zdarzeń lotniczych. Wtedy będziemy mogli mówić o zarządzaniu bezpieczeństwem, jeżeli będziemy mieli bazę danych. Tak naprawdę, Krajowy Program tego dotyczy, nie ma nic wspólnego z tym kogo wpuszczamy na lotnisko i jak *security* jest zapewnione na lotnisku.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

To może inaczej, dla przykładu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę włączyć mikrofon.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie prezesie. Z pozycji zwykłego dyletanta, bo przecież tyle wiemy o działalności Urzędu Lotnictwa Cywilnego, co zdołamy przeczytać na jego temat przede wszystkim w ustawie – Prawo lotnicze, wyobrażam sobie następującą sytuację. Urząd Lotnictwa Cywilnego podejmuje wiadomość o tym, że chociażby w radzie nadzorczej przewoźnika lotniczego zasiada osoba skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo umyślne. Czy Urząd Lotnictwa Cywilnego reaguje, czy nie reaguje? Czy zawiesza koncesję, czy nie zawiesza koncesji? W ubiegłym roku Urząd Lotnictwa Cywilnego zawiesił koncesję spółkom OLT Express kiedy już nie miały samolotów, bo leasingodawcy zabrali samoloty, ponieważ posiedli wiedzę, że instytucja finansowa, ten fundament działalności spółek OLT Express, potwierdziła, że nie będzie w dalszym ciągu finansować tego przedsięwzięcia. Dopiero wówczas Urząd Lotnictwa Cywilnego zawiesił koncesję. I teraz pytanie. Co zrobi Urząd, jeżeli będzie miał wiedzę o tym, że spółka funkcjonuje, albo inaczej – że koncesja na przewóz jest utrzymana pomimo tego, że w sposób rażący naruszono prawo? Czy państwo czekacie aż coś wybuchnie, czy też Urząd Lotnictwa Cywilnego podejmuje reakcję? Być może tak powinienem sprecyzować pytanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, panie prezesie.

Prezes ULC Piotr Ołowski:

Wbrew pozorom, panie przewodniczący, wcale nie ułatwił mi pan zadania, bo to jest powiedziane prościej, ale następuje większe skomplikowanie sytuacji, bo wracamy do zupełnie innych kwestii.

Jak powiedziałem, Urząd Lotnictwa Cywilnego działa w ramach ustawy – Prawo lotnicze i rozporządzeń europejskich. Tam są ściśle określone, enumeratywnie wymienione, przesłanki, kiedy można zawiesić i cofnąć bądź wydać koncesję tymczasową. W procesie koncesjonowania możemy badać, i to jest zgodne z przepisami, stan finansowy, ale musimy mieć tylko potwierdzenie, czy faktycznie osoba, która ubiega się o koncesję, posiada pieniądze. Ja nie jestem organem śledczym, który bada skąd są te pieniądze. Niestety, tak przepisy są ustawione. Czyli jest to po prostu kwestia osoby, która się ubiega o koncesję, czy ona działa zgodnie z prawem, czy nie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiemy odpowiedź.

Prezes ULC Piotr Ołowski:

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że wyczerpaliśmy wszystkie wystąpienia. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia odpowiedzi Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na dezyderat nr 3? Nie ma sprzeciwu. Odpowiedź pana ministra, poparta wyjaśnieniami prezesa ULC, została przez Komisję zaakceptowana.

Dziękuję bardzo. Na tym zakończyliśmy porządek dzisiejszego posiedzenia. Dziękuję panu ministrowi, dziękuję wszystkim naszym gościom. Dziękuję paniom i panom posłom. Do widzenia.